

## GAGO COUTINHO

A 18 de fevereiro último, um dia após comemorar o seu nonagésimo aniversário, cessou a vida benemerita de CARLOS VIEGAS GAGO COUTINHO, lídimo descendente dos nautas lusitanos, que deram glória à sua pátria na era dos descobrimentos.

Nasceu a 17 de fevereiro de 1869, em berço modesto, que não tardaria a impeli-lo ao trabalho.

Madrugando nos estudos, ingressou, em 1882, no Liceu de Lisboa, sua cidade natal, donde passaria para a Escola Politécnica, e Escola Naval, em 1886.

Terminado o curso, em que porfiou no conhecimento da matemática e navegação, não lhe faltariam comissões, em que pudesse aplicá-los a preceito.

Freqüentemente embarcado, em veleiros, de preferência navios-escola, comandou a lancha-canhoneira "Pátria" em Timor.

A bordo da corveta "Mindelo" estêve na Guanabara, por volta de 1893, e na Bahia, quando o transporte de vela "Pêro de Alençar" conduziu, em 1896, colonos para Moçambique.

Descerrou-se-lhe nova fase de existência, no biênio seguinte, ao ser nomeado para explorações terrestres, incumbido de trabalhos demarcatórios em Timor, Moçambique, Índia, Angola, São Tomé.

Palmilhou, em serviços profissionais, o continente africano, de leste a oeste; e em sentido contrário, sem que o organismo sofresse lesão derreante.

Ao contrário, ufanava-se de ter-lhe mantido a higidez, por meio de ginástica apropriada, de que se tornou apologista, e regime dietético de suas preferências.

Acostumou-se às longas caminhadas a pé, que só não praticava, se as circunstâncias não lhe permitissem.

Por duas afanosas décadas, permaneceu nos sertões africanos, em trabalhos de campo, que lhe inspiraram o aperfeiçoamento do sextante.

O aparelho resultante, que lhe tomou o nome, mereceu os mais rasgados gabos dos especialistas, e por isso foi adotado em vários países sem que do invento lhe proviesse a mínima vantagem pecuniária.

Contentava-se em ver o "sextante Gago Coutinho" apreciado e utilizado pelos técnicos de qualquer origem.

Das operações geodésicas realizadas na ilha de São Tomé, de 1916 a 1918, assinalou os processos proferidos em relatório, que lhe confirmou o renome de profissional competente.

E quando o capitão SACADURA CABRAL, seu colega de barraca, em certa quadra, ideou atravessar o Atlântico pelos ares, não encontraria melhor parceiro para a perigosa aventura.

A aviação, ainda em primeira fase, amentava de ousadia, à medida que se aperfeiçoavam os aparelhos. Mas nenhum aviador se arrojava a cruzar o Atlântico Austral, à míngua de material capaz de transpor, em um só vôo, tamanha distância.

Avizinhava-se, porém, a comemoração do primeiro centenário da Independência do Brasil, que lhe inspirara homenagens extraordinárias.

Para dar realce maior à sua coparticipação nas respectivas cerimônias, Portugal não somente se fez representar pelo próprio presidente da República, e afamado orador, ANTÔNIO JOSÉ DE ALMEIDA, como patrocinou o vôo transatlântico.

Seria significativa repetição, pelo agente mais moderno de transporte, da viagem memorável de que resultou o descobrimento do Brasil.

Não bastaria, porém, a afoiteza de SACADURA CABRAL, aviador experiente, para emprender com êxito a travessia.

Era-lhe necessária a colaboração de nauta avezado a determinar as coordenadas da posição em que se achasse e evitar desvio de rota, que lhe seria fatal.

Para experimentar os meios de garantia de vôo dirigiram-se os dois amigos primeiramente à Madeira, donde regressaram, seguros dos processos adotados.

Como seria impossível, com os recursos da época, saltar do continente africano ao Brasil, por deficiência de aparelhagem, impôs-se a parada em escolhido ponto interdiário, que seriam os rochedos S. Pedro e S. Paulo.

A 9 de março de 1500, zarpu do Tejo a armada de PEDRO ÁLVARES CABRAL e, decorridos quatro séculos, também de Lisboa partiu, a 30 de março de 1922, o hidroavião "Lusitânia", pilotado por SACADURA CABRAL.

Seguindo o mesmo rumo da expedição marítima, pousou no pôrto açoriano de São Tiago, donde flechou, a 18 de abril, pelos ares desconhecidos, em rumo certo.

Com os instrumentos, que ideara ou aperfeiçoara, adaptando-os às novas contingências, GAGO COUTINHO viu aprovado o acêrto dos seus cálculos, ao lobrigar, ao fim de 11

horas e 11 minutos de vôo contínuo, com a velocidade horária média de 80 milhas, "entre o céu uniforme e o deserto aquático", a silhueta característica, em meio da imensidão líquida, do pouso predeterminado.

Onde o elemento pessoal triunfara, pela segurança técnica, o material falhou lamentavelmente.

A descida forçada, à vista do objetivo demandado, foi causa de perturbadores episódios, inclusive naufrágios e perdas de aeronaves, substituídas sem tardança.

Perseverantes em seu projeto, arrojado na época, de ligação aérea da Europa com a América, através do Atlântico Sul, os dois navegadores alcançaram, por fim, a 5 de junho, o Recife, e a 17, a baía de Guanabara, onde tiveram, como em cidades interjacentes, recepção consagrada da memorável façanha, que lhes garantiu merecida fama.

Exaltaram-lhe as aptidões profissionais e a intrepidez em arrojarem-se, apesar da carência material, ao salto, além do raio de ação das aeronaves ao seu dispor, que ulteriormente se tornou corriqueiro, com os aparelhos modernos.

Na época, todavia, seria empresa temerária, quando faltavam os elementos mecânicos adequados e a própria navegação aérea ensaiava normas eficientes, pelas quais se norteassem os aviadores, quando a vista não mais percebesse os litorais distantes.

Em tais circunstâncias, foram os pioneiros, que provaram a exequibilidade de viagens aéreas, entre Portugal e Brasil, sem se afastarem demasiado da rota que imortalizou PEDRO ÁLVARES CABRAL sobre as ondas, causadoras, outrora, de tragédias sinistras.

O êxito resultou da associação da habilidade aviatória de SACADURA CABRAL, que se especializou, como oficial de marinha, em curso de aeronáutica na França, com o saber, apurado em suas campanhas geodésicas, de GAGO COUTINHO.

Com o sextante de sua invenção em punho, completado por instrumentos auxiliares, garantiu a retidão da rota, sem a possibilidade de desvio, que importaria em malôgro fatal.

Triunfaram gloriosamente, iniciando nova fase em suas vidas.

SACADURA, entretanto, não sobreviveu mais que um biênio, abismando-se no Canal da Mancha, quando lhe explodiu o avião, de viagem para Lisboa.

Tornou-se, então, o seu parceiro o único herói vivo da gloriosa travessia aérea, sem pontos de referência na terra.

Entre as incumbências que lhe tocaram, em seguida, coube-lhe a presidência da Comissão de Cartografia do Ministério das Colônias, em que permaneceu, de 1926 a 1935, quando passou à reserva.

Reformado em 1939, dedicou-se inteiramente às pesquisas histórico-geográficas, a que já vinha aplicando os seus conhecimentos náuticos, empenhado na interpretação das explorações oceânicas realizadas pelos portugueses do século dos descobrimentos.

Antes, quando os temas cartográficos o empolgavam, as obras que levou aos prelos tiveram por título: "As determinações de latitude feitas pela Missão da Fronteira do Barotse", "Impressões de duas viagens através da África, entre Angola e Moçambique", "Tentativa de Interpretação Simples da Teoria da Relatividade Restrita".

Depois, entre os problemas que examinou, com argúcia, figurou o "Roteiro da Viagem de Vasco da Gama e a sua versão nos Lusíadas", em que discordou da interpretação de que se fez paladino o professor JOSÉ MARIA RODRIGUES, de justa nomeada entre os camonistas.

Valeu-se do ensejo para "chamar a atenção dos estudiosos, embora leigos em assuntos da Marinha, para a importância dos antigos navegadores portugueses, e nomeadamente dos pilotos de VASCO DA GAMA, entre os quais ia, como é sabido, o experimentado PÊRO DE ALENQUER".

Decorridos alguns meses, levou à Academia das Ciências, a 18 de dezembro, comunicação referente à descoberta dos Açores.

Dedicando-se, ao exame das viagens indagaadoras, que ampliaram o conhecimento humano acerca dos mares e terras distantes, que a Europa desconhecia, recordou o feito de GASPARD CÔRTE REAL, em Boletim n.º 11 da Sociedade de Geografia de Lisboa, em 1933.

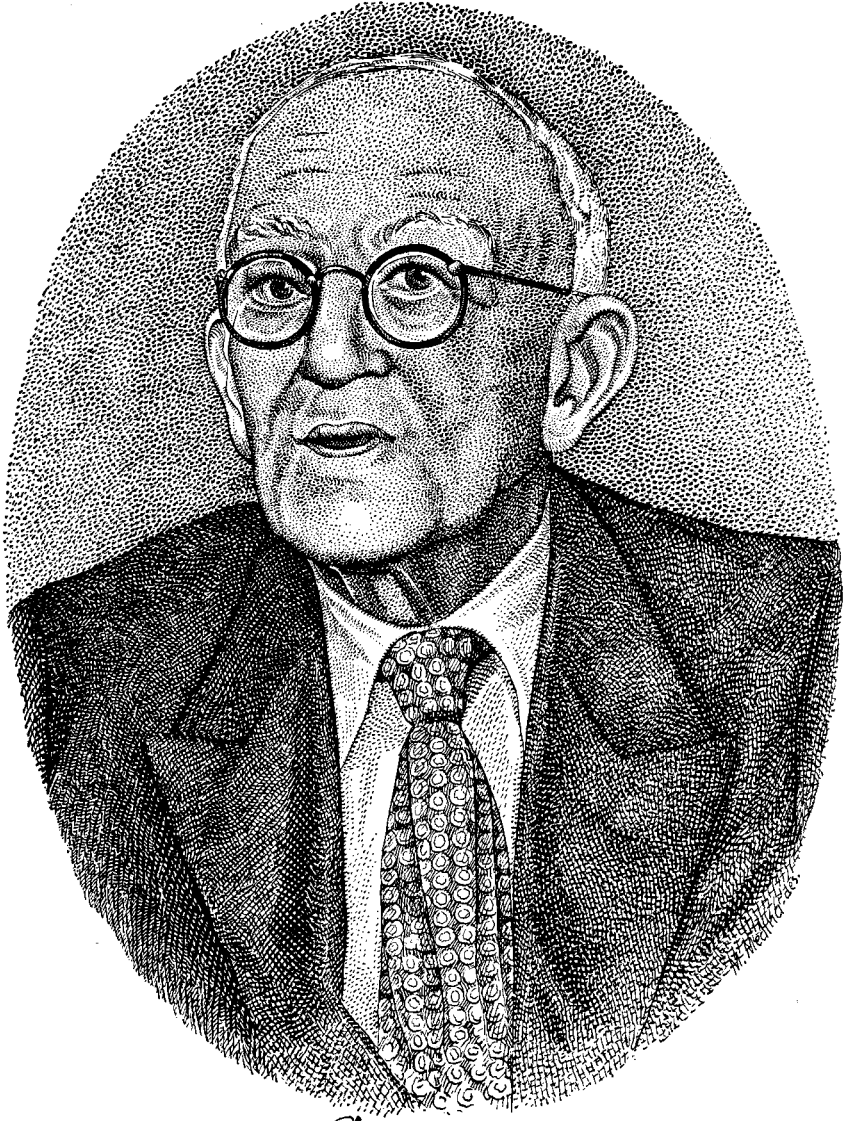
Ainda a prioridade dos nautas lusitanos inspirou-lhe a explicação da "Técnica da Descoberta da América", ao comemorar, em 1938, o dia 12 de outubro.

Sem apequenar a glória de COLOMBO, fundamentou-lhe a ousadia do projeto oferecido aos Reis Católicos, que o patrocinaram, na prática da marinagem adquirida em Portugal, onde conheceu os executores da política de navegação instituída pelo infante D. HENRIQUE.

Mas, aos reis portugueses e em especial a D. JOÃO II, consultado antes, "o que exclusivamente interessava era o prosseguimento na exploração da costa da África, cuja ponta sul, se pretendia dobrar, para abrir caminho ao comércio marítimo com a Índia, que se estava fazendo pelo Mar Vermelho".

Para isso, desprezou as propostas de COLOMBO, que preferia rotas diferentes.

Graças aos caravelistas, que o Navegador incumbia de ampliar cada vez mais a faixa devassada, progressivamente, mas sem precipitação, tornou-se conhecido o regime de ventos



*Jago Coutinho*

e demais peculiaridades regionais, em explorações, que se alongaram por meio século, entre a passagem do cabo Bojador, e das Tormentas, além do qual se franqueou o caminho para a Índia fabulosa.

A viagem triunfal de VASCO DA GAMA, em 1497, completou os reconhecimentos anteriores, entre os quais sobrelevo o de BARTOLOMEU DIAS, que dobrou o cabo então denominado Tormentoso, mais tarde substituído por Boa Esperança.

Ao exame de todas essas peregrinações, aplicou o almirante GAGO COUTINHO a sua competência de sábio navegador.

E para reforçar os argumentos, de que rompem ardorosos gabos aos nautas lusitanos da era do Infante e sucessores, que evidenciaram seguro saber técnico, voltou a velejar, quando já desembaraçado de obrigações profissionais.

Outrora, desde a mocidade, cruzara várias vezes o Atlântico, a bordo do "Mindelo", "Duque de Terceira", "Douro" e "Pêro de Alenquer", todos de vela.

Depois freqüentou os tombadilhos dos transatlânticos, movidos por motores, os aviões, mais velozes.

Mas, setuagênario, não quis desprezar a oportunidade que se lhe deparou, em 1943, de embarcar no navio de vela — "Foz do Douro" — de quatro mastros, com panos redondos.

Por 105 dias permaneceu o veleiro sobre as ondas, "sendo 103 sem ver terras", e, para relembrar a técnica dos descobridores, munuiu-se de um astrolábio, que foi manejando de contínuo.

E os resultados comparava com os obtidos pelos oficiais do navio, que dispunham de sextantes e cronômetro regulado pelo TSF.

Verificou, depois de 72 observações do sol, que o "seu erro máximo foi de dois terços do grau, donde se concluiu que o erro provável foi apenas de um sexto do grau, ou cerca de 10 minutos".

Tais experiências permitiram-lhe apontar conceitos indicativos da ciência náutica dos predecessores, que sabiam navegar por mais de três meses sem ver terra, como sucedeu a VASCO DA GAMA, antes de chegar à baía de Santa Helena, onde desembarcaram com o astrolábio, e "concluíram que faltavam apenas trinta léguas para o Cabo. Não chegaram a errar duas léguas".

Os seus ensaios, enfeitados em obra magistral de dois volumes: A NÁUTICA DOS DESCOBRIMENTOS (MCMLI) trazem sempre em mira esse objetivo, de realçar a competência dos navegantes que, a serviço de Portugal, ou da Espanha, contribuíram para aumentar o mundo conhecido, pela revelação de novas terras.

Atribuiu-lhes a prioridade no devassamento do Atlântico, ao sul do equador, outrora mar tenebroso, mercê de longa e perseverante preparação, que o Infante animou e dirigiu, embebido de misticismo religioso e patriotismo imperialista.

Para concretizar o seu sonho empreendedor, concentrou em Sagres todos os elementos apropriados à grandiosa empresa.

Requisitou a colaboração de doutores, azevados a cartear-se com as estrélas, de especialistas no desenho de cartas de navegar, de construtores navais, que modelaria a "cavaleira portuguesa" e de mareantes capazes de manejá-la com destreza.

Com o pessoal técnico necessário e material apropriado, sucedem-se progressivamente os avanços, em ritmo compatível com os recursos disponíveis.

São resultados que, sem dúvida, comprovam a proficiência dos executores da náutica portuguesa, ainda quando operam em benefício da Espanha, como sucedeu a COLOMBO e FERNÃO DE MAGALHÃES, que em Portugal se preparara para os seus feitos imortais.

Mais do que nenhum outro dos seus contemporâneos, achava-se GAGO COUTINHO habilitado a aquilatar a valia técnica dos nautas da era dos descobrimentos, por lhes ter repetido modernamente, em condições mais aproximadas possíveis da realidade outrora, em navios de vela, e possuir conhecimentos teóricos, proporcionados pela ciência moderna.

Baseado em suas pesquisas, tornou-se fervoroso admirador do infante D. HENRIQUE, genial, em sua opinião, e da geração dos mareantes, que lhe cumpriram as instruções, continuados pelos sucessores.

Era, a final, maneira eficaz de exaltar as tradições marítimas de Portugal, desproporcionadas à pequenez do seu território metropolitano e à escassez da população de que dispunha.

Entretanto, a sua vida laboriosa não lhe alterou, com as honrarias conquistadas, a simplicidade atraente dos hábitos, que lhe granjearam simpatia e estima, tanto em Portugal, quanto no Brasil, onde costumava passar anualmente vários meses.

Luso-brasileiro insigne, o seu desaparecimento, em Lisboa, enlutou as suas duas pátrias, a cujo serviço consagrara o saber adquirido na profissão irmanada à Geografia, incomparável operosidade, resistente à velhice.

VIRGÍLIO CORRÊA FILHO